

IGINO MENCARELLI

FRANCESCO BARACCA

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

GIUGNO 1969

IGINO MENCARELLI

FRANCESCO BARACCA

UFFICIO STORICO AERONAUTICA MILITARE

GIUGNO 1969



Francesco Baracca

Nei primi anni di questo secolo l'Esercito in Italia non era popolare: le parate militari commovevano ben poca gente; alla Camera dei Deputati, gli stanziamenti per le Forze Armate venivano ogni volta varati con grande difficoltà e dopo accese e talora violente discussioni. I parlamentari dell'estrema sinistra li definivano con le stesse locuzioni usate, durante le chiassate antimilitariste di piazza, da quelli che oggi chiameremmo « agit-prop »: spese pazze, spese improduttive. Già era nata, in quei giorni, una nuova voce di gergo popolare: la naia, una voce che ebbe molta fortuna pochi anni più tardi, nel corso della prima guerra mondiale. « La naia è il Governo che chiama alle armi e impone la guerra; è la disciplina, è il servizio, semplicemente, con le sue dure necessità; è la mala sorte, la disdetta, il cattivo tempo che rende la marcia difficile e pericolosa, il superiore che sfotte e caccia dentro » (Monelli).

Anche gli intellettuali consideravano allora l'Esercito con un senso di sufficienza, spesso venato di ironia e di una punta di dispregio: « Chi non sa far nulla — dicevano — chi fallisce in ogni impresa, chi non ha voglia di studiare, di sgobbare, di affermarsi, ha sempre un meraviglioso rifugio: la carriera militare ».

Nei primi anni di questo secolo insomma aleggiava sulle nostre Forze Armate un clima mortificante, irriverente e tale comunque da spegnere nell'animo dei giovani, che si sentivano appunto inclini alla vita militare, ogni fervore e ogni slancio.

* * *

Eppure fu proprio vivendo in un clima siffatto che nacque in Francesco Baracca, poco più che adolescente, ma già in possesso di un temperamento ben strutturato, la vocazione per la vita delle armi; una vocazione che, sin dal suo primo sorgere, fu senza dubbio sincera.

Il padre infatti, proprietario di una vasta tenuta nei dintorni di Lugo, con tutto il peso dell'autorità che allora i padri esercitavano sui

figli, contrastò con durezza l'aspirazione del figlio; egli avrebbe voluto tenersi accanto il suo « Cecchino » (figlio unico per giunta) e porlo domani, a studi compiuti, alla testa dei suoi poderi, e dargli in moglie una brava figliola dell'alta borghesia romagnola.

All'inizio anche la madre — Donna Paola dei Conti Biancoli — cui Francesco aveva confidato il suo proposito, si studiò di dissuaderlo, ma conoscendo meglio del marito la sua fermezza di carattere, ben presto non soltanto si arrese, ma, come sempre avviene in questi casi, con abilità e con prudenza si adoperò per allentare l'ostinato diniego paterno.

« Caro Andrea — scriveva in quei giorni Francesco a questo suo ex-compagno di studi — il Ministero ha accettato la mia domanda, e fra pochi giorni mi presenterò alla Scuola Militare di Modena, come allievo del corso di cavalleria. Ho dovuto battermi a lungo con mio padre per spuntarla, e devo tutto alla mamma se sono riuscito a smuoverlo dalle sue decisioni. Vado a Modena con animo sereno ed esultante, disposto a qualunque sacrificio pur di riuscire a essere un buon ufficiale ».

Così nell'ottobre del 1907, il futuro « asso degli assi » dell'aviazione da caccia italiana, veniva ammesso alla Scuola Militare di Modena. E qui, nei due anni di corso (come del resto, a Firenze, nel Collegio della Badia Fiesolana tenuto dai Padri Scolopi, e come al Liceo Dante, ancora a Firenze), riuscì a superare con buona quotazione gli esami teorici e le prove pratiche. Con ogni probabilità, egli non fu mai, sul piano studentesco, uno di quei giovani che per qualità intellettuali innate, più vive e ricettive della media, riescono senza sforzo a conquistare le posizioni di punta, ma certamente fu un elemento che per merito di un'applicazione costante, sorretta da una mente riflessiva e da una buona memoria, riescono ad assimilare a fondo le varie discipline scolastiche.

Del resto non è facile farsi un'idea precisa di questo eccezionale combattente dell'aria: le poche biografie e memorie di guerra che ci parlano di lui, composte durante il regime fascista, troppo risentono dello « stile » dei tempi. Gli eroi descritti dagli autori che lavoravano all'ombra del MINCULPOP, palesavano, sin dai primi vagiti, straordinarie virtù intellettuali e militari, e appena slattati davano prova di sereno sprezzo del pericolo, e di amare svisceratamente la Patria.

Setacciando da tanta retorica i pochi granelli di verità e ascoltando soprattutto la testimonianza degli aviatori della prima guerra del mondo, ancora viventi, che ebbero modo di avvicinare, conoscere e combattere a fianco di Francesco Baracca, essi lo descrivono concordi come un individuo di buona intelligenza, di media cultura, dall'indole ferma, equilibrata, introversa, dal contegno poco espansivo, talora un po' freddo e riservato con gli stessi compagni d'arme; un signore di piglio aristocratico, di antico stampo (era di alta statura, il portamento diritto, ve-

stiva con eleganza l'uniforme); un ufficiale scrupoloso, benevolo e al tempo stesso esigente; sempre inflessibile verso se stesso.

Gli aviatori degli anni precedenti e anche susseguenti il primo conflitto mondiale, si sentivano in gran parte impegnati a vivere secondo uno stile in certo senso aderente all'eccezionalità della professione: allora realmente lo erano, ma più sovente si sforzavano di essere ad ogni costo, nei contatti con il mondo così detto borghese, effervescenti, spregiudicati, rompicollo, donnaioli. In Baracca non fece mai presa questa sorta di goliardismo di maniera, questa artificiosa filosofia edonistica della vita; rifuggiva anzi le brigate troppo rumorose, la compagnia dei colleghi festaioli. Preferiva coltivare l'amicizia degli uomini del suo stampo, dai costumi signorili, dalla natura controllata e tranquilla.

Verso la metà del 1911, il sottotenente di cavalleria del Piemonte Reale Francesco Baracca, inoltrò, come si dice in termini burocratici, domanda di ammissione al Corso di Pilotaggio, al Ministero della Guerra. Aveva 23 anni.

* * *

I motivi che lo spinsero a compiere un tale passo ce li ha spiegati lo stesso Baracca in una lettera scritta alla madre da Reims, in data 5 maggio 1912. « Non cesso di compiacermi di essere riuscito a togliermi, almeno per qualche tempo, dalla vita monotona del reggimento, per darmi ad una vita più sportiva e più varia. Sono arrivato all'aviazione per modo di dire, senza nemmeno saperlo, e senza neppure farmi raccomandare, ed ora mi accorgo di aver avuto un'idea meravigliosa, perchè l'aviazione ha progredito immensamente ed avrà un avvenire strepitoso ».

Parecchi mesi dopo l'invio della domanda (il 28 aprile 1912) sicuro ormai che il suo foglio di carta bollata fosse rimasto insabbiato negli uffici ministeriali, ricevette l'ordine di raggiungere il Battaglione Specialisti del Genio, primo minuscolo nucleo di volo inserito nelle nostre Forze Armate, da cui fiorì, più tardi, l'Aeronautica Italiana. E pochi giorni appresso, superata con esito favorevole all'Ospedale Militare del Celio (Roma) la visita psico-fisiologica, da poco istituita per i candidati aviatori, partiva alla volta di Reims, in Francia. Appunto in Francia, culla dell'aviazione pionieristica, funzionavano in quegli anni le migliori scuole di volo d'Europa, con la scuola di Reims al primo posto.

A Reims le lezioni di pilotaggio, secondo una didattica adottata in seguito anche in Italia, avevano inizio su di un apparecchio... incapace di sollevarsi in aria; destinato cioè ad addestrare l'allievo nella sola manovra di rullaggio rettilineo al suolo. Successivamente l'aspirante pilota transitava sull'« Hanriot », una macchina più potente, con istruttore a bordo, in grado, beninteso, di volare. Non va dimenticato che nel 1912

l'insegnamento dell'arte del volo veniva impartito da istruttori non sempre qualificati per tale delicata mansione, e mediante aerei imperfetti dal punto di vista aerodinamico, e questi aerei erano equipaggiati da motori di debole potenza (dai 35 ai 50 cavalli), soggetti a frequenti avarie, talvolta a pannes istantanee, rischiosissime queste ultime, allorchè avessero sorpreso l'allievo subito dopo il decollo. E agli allievi in grado di volare « soli a bordo », si prescriveva di non allontanarsi dal cielo del campo, ed alla minima irregolarità di funzionamento del motore, essi dovevano spegnere il motore stesso e senza por tempo in mezzo, planare e atterrare.

Per farla breve, per diventare piloti d'aeroplano, a quei tempi, oltrechè taluni indispensabili requisiti psiconervosi, quali la prontezza di riflessi, la scarsa emotività e l'attitudine a prendere sollecite e ragionate decisioni, occorreva possedere una non comune carica di abnegazione e di entusiasmo.

* * *

Il Tenente Baracca ha della stoffa — commentava spesso l'istruttore di volo, parlando con il comandante dell'aeroporto di Reims.

— E gli altri italiani come vanno?

— Bene, penso che se la caveranno, ma Baracca mi sembra particolarmente dotato: ha sensibilità, colpo d'occhio, padronanza dei propri nervi. Ho provato più volte a sorprenderlo con improvvisi arresti di motore, brusche picchiate, rovesciamenti d'ala. Non si è mai turbato. E' sicuramente un allievo di prim'ordine, il migliore dell'équipe italiana.

Ultimato il periodo d'istruzione, durato all'incirca tre mesi, i quattro dell'équipe italiana, salgono a bordo dei velivoli loro indicati, e superano senza incidenti le prove stabilite dal Regolamento Aereo Internazionale, per acquisire il titolo di « Pilota di aeroplano ». Il giorno seguente Baracca ne dà notizia alla madre, in termini semplici e concisi, come in un rapporto di servizio. « Ieri dopo mezzogiorno — dice — ritornato da Parigi, mi sono recato subito all'aerodromo dove ho potuto felicemente passare avanti sera, le tre prove di brevetto. Tutto è andato bene. I miei compagni hanno anch'essi terminato questa sera. Oggi aspettiamo ordini da Torino non sapendo se continueremo a far pratica sull'« Hanriot » o se andremo a pilotare qualche altro apparecchio, o se torneremo in Italia ».

Torna in Italia, assegnato all'aeroporto della Malpensa, per conseguire il Brevetto di Pilota Militare; viene quindi trasferito al campo d'aviazione di Mirafiori (Torino) e poscia a quello di Busto Arsizio, per partecipare, con la « 6ª Squadriglia Aeroplani », alle grandi manovre di

cavalleria, nella pianura lombarda. Passa infine all'aeroporto di Pordenone.

Ma due giorni prima dell'intervento italiano, Francesco Baracca, altri cinque ufficiali piloti e un manipolo di specialisti, ritorna in Francia, per un corso di addestramento su di un apparecchio « Nieuport-Macchi », impiegato nei nostri reparti di volo. « Dobbiamo cominciare quasi da principio — scrive alla famiglia da Parigi, in data 7 giugno 1915 — poichè il « Nieuport » di vecchio tipo che io pilotavo, ha i comandi completamente diversi da quelli adottati da ogni specie di apparecchi. Il « Nieuport » che dobbiamo pilotare, che fa da 145 a 150 chilometri all'ora, è difficile, ed occorre procedere con prudenza perchè ha bisogno di un gran campo per le operazioni di partenza e di atterraggio ».

Rimpatriato il 19 luglio Baracca raggiunge di nuovo Mirafiori, e da qui, con la « Prima Squadriglia da Caccia », passa al campo di Pordenone, e poi a quello di Udine.

E' qui, sul campo di Udine, che ha inizio la sua leggendaria carriera di combattente aereo.

* * *

L'Italia, come tutti sanno, rompe la « neutralità », il 24 maggio 1915. Sino al termine del mese di agosto Francesco Baracca, nonostante sia animato da una indomita volontà di misurarsi con le forze aeree nemiche, non riesce a scorgere nel cielo ombra di apparecchio austriaco. Più che sfortuna, si tratta, con ogni probabilità, d'inesperienza; chi ha infatti un po' di pratica d'aviazione sa quanto difficoltosa sia, in aria, la ricerca di un velivolo.

Finalmente il 7 settembre, verso le 10 del mattino, incrociando a 1200 metri nel cielo di Udine, vede sbocciare in alto, in direzione di Palmanova, le caratteristiche nuvolette nere degli shrapnels (granate contraeree), e poco dopo aguzzando lo sguardo, distingue la esigua ma inconfondibile sagoma di un velivolo nemico. Subito gli muove incontro, e nel contempo, forzando al massimo la potenza motrice, cerca di guadagnar quota, di portarsi alla stessa altezza dell'avversario. Nulla. Al momento dell'incrocio egli è ancora a trecento metri circa più in basso; nonostante ciò spara due, tre colpi; la mitragliatrice non funziona bene. Ma non desiste, e compiuta una stretta virata si lancia di nuovo all'attacco, e sebbene il nemico sia ancora ad una quota maggiore, schiaccia di nuovo la leva di sparo: partono due, tre colpi, poi l'arma s'incanta. « La mia mitragliatrice — annota nel suo Diario di Guerra — è un'arma nuova. La conosciamo poco, e la colpa è un po' nostra. E' stata mal sistemata sull'apparecchio e sparare è una cosa molto acrobatica, ed io perdo molto la fiducia di far qualcosa ».

Il fatto che dopo i primi colpi l'arma s'incepasse, come ci hanno assicurato dei valorosi aviatori della prima guerra mondiale, era, si può dire, la regola; inoltre ogni pilota da caccia, pressochè digiuno di cognizioni tecniche relative al combattimento aereo, agiva affidandosi alla propria sensibilità e intuizione.

Nel secondo incontro col nemico, avvenuto nel cielo di Codroipo sei giorni dopo, si ripete press'a poco quanto è avvenuto nel primo: nei fugaci battiti di tempo in cui i due apparecchi s'incrociano, quello di Baracca sfreccia al disotto in posizione di svantaggio. E l'arma torna a incepparsi, ma questa volta il mitragliere del velivolo crociato risponde al fuoco e l'aereo di Baracca rientra alla base con le tele forate in cinque punti.

* * *

Alle 7,30 del 7 novembre alcuni bombardieri nemici, sbucati all'improvviso dalle nubi, puntano in picchiata, a pieno motore, in direzione di Udine. Nuovo allarme! « Il mio motore non attacca subito — racconta Baracca — a causa del freddo: perdo così quattro preziosi minuti; gli apparecchi nemici sono già nei pressi di Udine. Giungo a 600 metri sulla città; ne vedo due che gettano bombe da 1000 metri. Oh! rabbia! ci hanno avvertito troppo tardi. Ne inseguo uno, e continuo a salire; poi incomincio a sparare. Ce l'ho proprio sopra, quasi sulla verticale, lo avvicino e gli lascio andare gli ultimi trenta colpi a tiro celere: niente ma forse l'ho colpito. Giro di nuovo su Udine, ricarico la mitragliatrice, e ne vedo altri due, uno dei quali inseguito da Bolognesi: continuo a salire e ne attacco uno. Sparo, accosto, e sparo di nuovo a tiro celere; mi risponde con la mitragliatrice, e di dietro, l'altro, mi spara lui pure. Prendo il largo, ricarico, inseguo un altro austriaco e lo raggiungo quasi verso S. Giovanni di Marzano, ma dopo 20 colpi la mitragliatrice s'inceppa ».

Nel mese di dicembre 1915, sino al marzo dell'anno successivo, con esasperante continuità, l'intero arco del nostro fronte venne investito da piogge dirotte, nevicate, bufere di vento. Poche furono le giornate in cui fu possibile spalancare i portali degli hangars, e spingere i velivoli sulla linea di partenza. Alla fine di marzo del 1916, migliorate le condizioni atmosferiche, l'aviazione italiana e nemica tornarono a svegliarsi.

La squadriglia cui appartiene Baracca (la « Prima Squadriglia da Caccia ») si è, nel frattempo, trasformata, sostituendo i vecchi « Nieuport-18 » ormai surclassati, con i « Nieuport » chiamati in gergo « Bebé », per la ridotta superficie delle loro ali: trattasi di aviocaccia monoposto, più manovrieri, capaci di sviluppare i 170 chilometri orari e di arram-

picarsi con maggiore rapidità in alta quota. Sarebbe un'ottima macchina, se la mitragliatrice, quantunque di nuovo modello, facesse il proprio dovere.

Col nuovo apparecchio Baracca esordisce in combattimento, nel cielo di Palmanova, il 1° aprile. Dopo aver per due volte innaffiato di proiettili il nemico, al terzo conclusivo attacco l'arma lo tradisce. Rientrato al campo di Udine, il primo a muovergli incontro è il ten. Olivari (che abatterà, più avanti, 12 velivoli).

— E' inutile che tu mi racconti come sono andate le cose — dice Olivari appena l'altro è balzato a terra — te lo leggo in faccia. La stessa cosa è capitata a me, nell'ultimo combattimento su Medea.

— Una bella disdetta — commenta Baracca buio in volto — pensa! al momento in cui stavo per sparare la terza raffica, ero solo a 20 metri dall'avversario. Non mi poteva più sfuggire ormai. Pazienza. Sarà per la prossima volta.

La « prossima volta » venne il 7 aprile, data appunto della prima vittoria del futuro capolista degli assi da caccia italiani.

Sin dalle 4 del mattino gli uomini della « Prima Squadriglia » sono in piedi; si odono in cielo, d'ogni lato, verso Palmanova, Tricesimo, verso Casarsa, rombi di velivoli austriaci. Si accendono nella notte le luciole rosse degli shrapnels, i lunghi mobili pennelli fosforescenti dei riflettori. Alle prime luci, uno dopo l'altro, prendono il volo gli aerei, s'innalzano verso i 2000 metri e si disperdono in ogni direzione alla ricerca di prede.

Trascorsa press'a poco una mezz'ora, Baracca scorge due velivoli nemici che rapidi filano verso Gorizia. « Vedevo sopra di me — racconta l'asso in una lettera alla famiglia — le grandi ali dell'« Aviatik », con le croci nere, filava velocissimo e poco io guadagnavo su di lui; quando salivo troppo, mi avanzava in velocità. Accostandomi ho incominciato una manovra difficilissima per coprirmi dai suoi colpi; vedevo il mitragliere affacciarsi da una parte ed io viravo dall'altra; e viceversa: questo gioco è durato qualche minuto, finchè gli sono arrivato a 50 metri dietro la coda e sotto, verso i 3000 metri di altezza. Allora, in un attimo, ho impennato l'apparecchio, ho puntato e sono partiti 45 colpi di mitragliatrice. E' stato un istante: il nemico si è pesantemente piegato su di un fianco, ed è precipitato quasi a picco ».

Il pilota dell'« Aviatik », un cadetto viennese di 24 anni, sebbene ferito al capo, il serbatoio di benzina squarciato, le ali crivellate di colpi, e l'osservatore riverso sulla mitragliatrice che urlava di dolore e perdeva sangue a fiotti, era poi riuscito a raddrizzare e governare il velivolo, ed a posarlo in un prato, vicino a Medea. Nei pressi prese terra

anche Baracca: una massa di soldati gli si precipitò addosso e lo portò in trionfo.

Il secondo apparecchio cadde sotto i colpi di Baracca il 16 maggio, il terzo il 23 agosto, il quarto il 16 settembre. Il 1916 si chiude così con 4 vittorie. Incomincia a delinearsi ormai quella sua tattica di combattimento che gli frutterà, in tre anni di guerra, 34 vittorie.

Nel caso (più comune) di attaccare una pattuglia di velivoli, la sua tattica consisteva nello scegliere, come primo obiettivo, l'apparecchio più arretrato, o che volasse in posizione svantaggiosa, dal punto di vista della difesa dei suoi compagni di volo. Scelto comunque il bersaglio, Baracca saliva rapidamente con larga spirale arretrata, e raggiunta una quota sensibilmente superiore a quella dell'antagonista, sferrava l'assalto. Ed è proprio qui, in questa fase conclusiva del combattimento, che sin dai primi scontri rifulsero le sue mirabili doti di cacciatore. Del tutto incurante del furioso, e sovente preciso tiro delle mitragliatrici nemiche, Baracca, pur consapevole del mortale pericolo cui andava incontro, soleva accorciare la distanza di sparo a dei limiti incredibili: venti, trenta, al massimo cinquanta metri. Il segreto delle sue vittorie è tutto qui: in una fenomenale padronanza di se stesso. Anche se il nemico investiva il suo aereo con un uragano di proiettili, egli raccorciava, ripetiamo, la distanza balistica a dei valori sbalorditivi. Qualunque cosa fosse accaduta, non apriva il fuoco se non quando avesse avuto la certezza di colpire a morte il nemico.

Si battezzava in quei giorni asso — voce di origine francese che indica « primo di valore » — il pilota da caccia che avesse abbattuto almeno 5 apparecchi. Raggiunse questo traguardo il nostro campione del duello aereo, l'11 febbraio 1917, in seguito ad un combattimento definito dallo stesso protagonista, piuttosto incline a sdrammatizzare gli episodi personali, « difficile e impressionante ». La lotta, combattuta stavolta contro uno dei più abili e spregiudicati aviatori austriaci, che pilotava un agilissimo « Albatros » di nuovo modello, fu, se così può dirsi, all'ultimo sangue: incominciò attorno ai 4000 metri, e per tutta la sua durata si svolse, d'ambo le parti, con un serrato susseguirsi, di virate a novanta gradi, bruschi dietro-front, tuffi, impennate, rovesciamenti d'ala: come una zuffa fra due avvoltoi impazziti. Più di una volta Baracca rischiò d'infrangere la propria ala contro l'ala nemica; alla fine, vista l'impossibilità di « mettersi in coda », piombò addosso all'« Albatros » di fianco (manovra che esige un eccezionale tempismo e sangue freddo) e con una ultima raffica sparata da una ventina di metri lo costrinse ad una precipitosa discesa. E l'aereo, col suo pilota e osservatore seriamente feriti atterrò presso Remanzacco, cozzando in malo modo contro un albero. Assisteva al combattimento anche S.M. il Re, che il giorno

dopo andò al campo di Udine a congratularsi col nuovo « primo di valore ».

Ai primi di giugno, con 13 vittorie ufficialmente riconosciute, troviamo Baracca, da poco promosso capitano, al comando della « 91^a Squadriglia », la « Squadriglia degli Assi », come la chiamano ovunque al fronte; in essa infatti, al fianco di Baracca, militano altre figure d'intrepidi cacciatori, quali il ten. Baracchini, il ten. Principe Rufo Ruffo di Calabria (il padre di Paola di Liegi), che rispettivamente abbattono, durante l'intero conflitto, 21 e 20 apparecchi. C'è il ten. Ranza, attualmente Generale di Squadra in congedo, che distruggerà 17 velivoli, e Magistrelli, Parvis, Olivari, dalle 6 vittorie complessive.

La « 91^a » intanto è stata dotata di nuovi aerocaccia, gli eccellenti « SPAD-VII », armati di due mitragliatrici che sparano, a mezzo di un dispositivo di sincronizzazione, attraverso il disco ruotante dell'elica, e che marciano ad una massima velocità di 200 all'ora.

Con lo SPAD il nostro infaticabile matador, giunto alla quindicesima vittoria, (31 luglio 1917) fulmina con soli 6 colpi, sparati da 30 metri, il quindicesimo velivolo.

Il 21 ottobre 1917, alla vigilia della ritirata di Caporetto, il capitano Baracca incrociava di buon mattino, a 4200 metri fra il Coradoc e Tolmino, quand'ecco apparire più in alto, una pattuglia di 5 velivoli austriaci, che avanzano decisi verso le nostre linee; in testa vola un apparecchio dipinto in rosso, certamente pilotato da un asso tedesco. Da qualche tempo l'aviazione nemica è stata irrobustita con reparti germanici, forniti di macchine di primo ordine e pilotati da uomini scaltriti nell'arte del duello aereo, combattendo sul fronte occidentale, contro i forti piloti britannici e francesi. Avvantaggiati dalla maggior quota i 5 aerei si precipitano contro l'asso italiano, il quale riesce a sottrarsi alla morsa con una serie di manovre acrobatiche; per nulla impressionato di essere miracolosamente sfuggito alla morte, risale in quota e avvistati due aerei nemici, si lancia con la consueta decisione all'attacco e li abbatte entrambi.

Quattro giorni dopo partecipa, con altri piloti della squadriglia, a cinque scontri, e rientra al campo con le ali e i longaroni dello « SPAD » squarciati: la lotta si fa di giorno in giorno più complessa, dura, rischiosa, sia per l'accresciuta aggressività dell'aviazione austro-tedesca, come per l'impiego di parecchi nuovi velivoli di ottime prestazioni, più veloci, con armi perfezionate, dal tiro celere, che sparano anche proiettili incendiari (da ricordare che allora i piloti volavano senza paracadute).

Ad ogni nuovo duello aereo sempre più si affina la tecnica di com-

battimento di Baracca, una tecnica fatta di astuzie, di finezze manovriere, di giuochi acrobatici, che esige talora l'uso di uno o più velivoli destinati a proteggere quello di punta; così nel duplice match della fine di ottobre del 1917, il ten. Parvis, che fiancheggiava lo SPAD di Baracca, suo comandante di squadriglia, abbatté un primo aereo.

Mezz'ora dopo è la volta di quest'ultimo: « ...sempre seguito dal ten. Parvis vidi un apparecchio dirigersi verso Faedis; lo inseguimmo a lungo senza poterlo raggiungere, allorché, d'un tratto, l'apparecchio (di tipo germanico) volse indietro. Lo scontro, assai movimentato, incominciò nel cielo di Faedis, portandosi poi verso S. Pietro al Natisone; il nemico manovrava e si difendeva con accanimento, eseguii numerosi attacchi sui fianchi, fino a 50 metri di distanza, sentii due volte il mio velivolo colpito dalle palle di mitragliatrice, vidi pure il tenente Parvis attaccare decisamente a breve distanza. Assalii di nuovo il velivolo, il cui pilota era già scosso dalle nostre manovre, e ad un'ultima raffica sul fianco sinistro, incominciò ad incendiarsi e scese a spirale fra le fiamme, precipitando nei pressi di Gabrovizza. Ritornando sui 2000 metri verso Cividale, mi mancò la benzina e fui costretto ad atterrare in un piccolo prato presso Natisone ».

Poche sono le volte ormai in cui egli ritorna all'aeroporto di partenza con l'apparecchio indenne, ma quand'anche rientra con le ali, la fusoliera ridotta a un colabrodo, non una pallottola gli ha finora sdrucito l'uniforme; i suoi compagni di squadriglia, gli specialisti, gli uomini che lavorano a terra, sono persuasi che comunque si svolgerà il combattimento, egli riuscirà in qualche modo a cavarsela. Lo ritengono invulnerabile.

Nel successivo scontro aereo, Baracca partito solo verso il Monte Nero venne per la seconda volta assalito da 5 caccia nemici; si gettò in vite e fu salvo. Riguadagnata quota scorgeva, 45 secondi dopo, due aerei crociati in pattuglia. Si accosta, gira, piomba sopra uno di essi, e con poche raffiche, sparate, come sempre, a breve distanza lo abbatté. Mentre vira per osservare dove il nemico va a cadere, viene a sua volta attaccato dal secondo: due minuti dopo, centrato da una raffica ravvicinata, anch'esso si rovescia con le ruote in alto e precipita dinanzi ai reticolati di Podlaccia.

Ancor più dura fu la 24ª vittoria, ottenuta contro un velivolo tedesco a nord di Cividale. L'antagonista, un pilota esperto nel duello aereo, toreava con grande coraggio e maestria, e faceva, come dice Baracca, « un fuoco molto ben mirato ». Ripetute volte l'italiano venne a trovarsi a mal partito; ogni poco udiva, nel proprio apparecchio, il secco schianto dei colpi avversari; i due aerei intanto perdevano quota, entrambi studiandosi con un susseguirsi di evoluzioni sempre più strette, di riu-

scire a sparare la raffica mortale. Giunti a 3000 metri Baracca, rischiando il tutto per tutto, si avventò contro la fusoliera del nemico e da pochi metri lasciò partire una nuova violenta scarica di colpi.

Pochi minuti dopo il motore dello « SPAD » cessava di funzionare, e Baracca riusciva ad atterrare in un prato nei pressi di Cividale: l'aereo aveva un montante spezzato, il serbatoio della benzina bucherellato, il motore colpito, l'elica colpita, le ali danneggiate.

Il 30° apparecchio cadde sotto le raffiche di questo insuperato maestro del duello aereo, il 7 dicembre 1917, e quattro giorni appresso il Comando Superiore ne rendeva partecipe la Nazione, pubblicando nel Bollettino Ufficiale dell'Esercito il nome dell'asso degli assi.

* * *

Rare volte durante il freddo e tempestoso inverno del 1917-18 le nostre squadriglie da caccia riuscirono a levarsi in aria: è in questo periodo che a Francesco Baracca venne consegnata a Milano, in una solenne cerimonia svoltasi al Teatro della Scala, la medaglia d'oro al valor militare. « Primo pilota da caccia in Italia — dice la motivazione — campione indiscusso di abilità e coraggio, sublime affermazione delle virtù italiane di slancio e di audacia, temprato in 63 combattimenti, ha già abbattuto 30 velivoli nemici, undici dei quali durante le più recenti affermazioni. Negli ultimi scontri tornò più volte col proprio apparecchio gravemente colpito e danneggiato da proiettili di mitragliatrice ».

I voli sono ripresi, con certa continuità, nel mese di aprile. Baracca ha ormai raggiunto il grado di maggiore (promozione per merito di guerra), popolarissimo è il suo nome nel Paese; è stato insignito, oltretutto della medaglia d'oro, di tre medaglie d'argento al valor militare e dei massimi riconoscimenti militari italiani e stranieri, cui possa ambire un soldato.

Il 19 giugno egli compie tre rischiose missioni, partecipando con la « 91ª Squadriglia », assieme al reparto del colonnello Piccio (altra « anima perduta » della nostra aviazione da caccia, che totalizzerà 24 vittorie) ad un pattuglione offensivo di 70 aerei da caccia, nel settore di Zenzon: in uno di questi voli il suo « SPAD » viene ancora crivellato di colpi. Un proiettile gli perfora il bavero della giubba di cuoio. Sembra un avvertimento del destino.

Nel tardo pomeriggio del medesimo giorno, giunge al campo un alto ufficiale, che impartisce l'ordine di mitragliare, con urgenza, nella zona del Montello, ove maggiormente infuria in quei giorni la spinta nemica, retrovie e trincee di prima linea. E' un ordine che oggi, visto sotto una lunga angolazione di tempo, suona un po' strano: è strano cioè che negli Alti Comandi sia stata presa la determinazione d'impie-

gare, in una azione d'assalto a bassa quota, di modesto rendimento quanto estremamente rischiosa, un reparto di assi, ovvero dei preziosi specialisti del duello aereo. Ma gli ordini sono ordini. Il primo a spiccare il volo è il maggiore Baracca, tallonato dai tenenti Osnaghi e Costantini.

Poco meno di mezz'ora dopo appare in fondo al campo un velivolo, il quale si tuffa veloce verso l'aeroporto, atterra e dopo rapida rullata si arresta a pochi metri dall'aviorimessa. Il pilota balza al suolo: è Osnaghi. Egli raggiunge correndo Ranza e chiede ansioso:

— Dov'è il colonnello Piccio?

— E' là, nel comando... ma perché sei così agitato? Che cosa è mai accaduto? Su! Parla perbacco!

— Debbo vedere il colonnello — ripete l'altro. E scaraventati a terra il casco e gli occhiali, corre veloce in direzione del Comando.

— Signor colonnello — dice ansimando appena fatta irruzione nell'ufficio — non ho più visto Baracca. Mitragliavamo assieme le trincee a ridosso del Montello, io volavo una cinquantina di metri più in alto di lui, a destra, quando ho visto uscire una lingua di fuoco dall'apparecchio del comandante... nello stesso tempo l'apparecchio si è impennato ed è scomparso al mio sguardo!

— E' caduto! — esclama Piccio balzando in piedi di scatto.

— Penso... penso di sì.

Cinque giorni dopo i tenenti Ranza e Osnaghi e il giornalista Garinei, possono raggiungere il posto, conquistato nel frattempo dalle nostre truppe, ove si è infranto lo « SPAD » di Francesco Baracca. « Le ali e la fusoliera — scrisse nell'occasione Garinei — sono carbonizzati, il motore e la mitragliatrice sono infissi profondamente al suolo; il serbatoio della benzina presenta due fori, quelli delle pallottole incendiarie del fante che lo ha colpito. Tutto il resto è un informe cumulo di ferri arsi o spezzati. Nessun austriaco si è portato più in là di quel burrone scosceso, e la salma del povero Baracca ha riposato tranquilla per cinque lunghe giornate. La conferma che gli austriaci mai si sono avvicinati alla salma, sta nel fatto che la tessera e le carte, rinvenute nel suo portafoglio, sono intatte. Egli aveva pure al polso l'orologio vinto nel Concorso Ippico di Roma nel 1911 ». E più oltre il giornalista prosegue: « Avvolto nelle lenzuola, adagiato su una barella da campo, il cadavere di Baracca fu preso a spalla da due soldati di artiglieria e avviato per un camminamento. Là ove è stato raccolto fu lasciato, per segno, una croce coi resti del velivolo. Discendemmo così verso la strada di Bavaria, mesti e commossi dietro la salma dell'Eroe ».

POLIGRAFICA & CARTEVALORI
ERCOLANO (NAPOLI)